

Zeitschrift: Widerspruch : Beiträge zu sozialistischer Politik
Herausgeber: Widerspruch
Band: 40 (2021)
Heft: 76

Artikel: Junge Erwachsene im Emmental : Alltag zwischen Mobilität, Beständigkeit und Lokalität
Autor: Schwabe, Amena
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1055521>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 14.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Junge Erwachsene im Emmental

Alltag zwischen Mobilität, Beständigkeit und Lokalität

«Wir haben zwei Autos. Müssen zwei haben, so abgelegen wie wir sind. Es ist zwingend notwendig und wir brauchen sie täglich. Meistens sind beide fort, manchmal fahren wir drei bis vier Mal ins Dorf runter, weil wir halt Kinder abholen müssen [oder] Kinder bringen für irgendwelche Hobbys, für in den Kindergarten, für in die Schule am Mittag – weil es sonst nicht reicht, den Schulweg zu Fuss zu machen.» Esther, 31 Jahre^a

Dieses Zitat von Esther macht deutlich, dass Mobilität in ihrem Alltag im abgelegenen Emmental einen strukturierenden Charakter hat. Neben Mobilität sind es aber auch aufrechterhaltene Traditionen und die emotionale Bindung zum Ort, die den Alltag von jungen Erwachsenen im ländlichen Raum konstruieren. Junge Erwachsene, die seit jeher im Emmental leben und nicht vorhaben, in Zukunft wegzuziehen, sind in diesem Kontext eine relevante Bevölkerungsgruppe, weil sie sich mit der Frage «Bleiben oder Gehen» bereits auseinandergesetzt und bewusst ihren Lebensmittelpunkt im Emmental gewählt haben. Die Zusammenhänge und Abhängigkeiten zwischen mobilen und beständigen Elementen in ländlichen Räumen wurden mittels qualitativer Interviews mit fünf jungen Erwachsenen im Alter von 24 bis 34 Jahren ermittelt (Schwabe 2020).

a Alle Zitate in diesem Beitrag wurden von der Autorin übersetzt. Die Originalsprache der Zitate ist in Dialekt (Berndeutsch).

Globale Prozesse und lokale Auswirkungen

Tiefgreifende gesellschaftliche Veränderungen, die im Zuge von neoliberalen Entwicklungen – wie die Urbanisierung, Digitalisierung oder Globalisierung – entstehen, fördern ein erhöhtes Mass an Bewegung und führen zu neuen Formen und einer veränderten Wahrnehmung von Mobilität (Cresswell 2006; Sheller/Urry 2006). Das führt dazu, dass ländliche Ortschaften vor grosse Herausforderungen gestellt werden. Die Tendenz der Abwanderung und der zunehmenden Überalterung der Bevölkerung führt zu einer Abnahme von Kindern im schulpflichtigen Alter, Nachwuchsproblemen bei freiwilligen Diensten wie der Feuerwehr und Vereinen und zum Abbau des Service Public.

Hält der demografische Wandel und insbesondere die Abwanderung langfristig an, kann dies nicht nur für die ansässige Bevölkerung, sondern auch in anderen Bereichen wie Umwelt oder Tourismus zu negativen Kreisläufen führen. Werden Landschafts- und Ortsbilder nicht mehr gepflegt und lokales Gewerbe nicht mehr betrieben oder landwirtschaftliche Nutzflächen nicht mehr bewirtschaftet, verändern sich der Charakter und die Wahrnehmung einer Ortschaft. Damit die Merkmale von ländlichen Regionen erhalten werden können, weist die Alpenkonvention darauf hin, dass der Verbleib der Bevölkerung in diesen Regionen sichergestellt werden muss (Alpenkonvention 2015, 13).

Mobilität im Emmental

Eine Region, die sich mit diesen globalen Herausforderungen konfrontiert sieht, ist das Emmental in der Voralpenregion in der Schweiz zwischen den Städten Bern und Luzern. Viele – mehrheitlich ländliche – Orte innerhalb des Emmetals verzeichnen gemäss den Zahlen des Bundesamtes für Statistik (BFS) seit einigen Jahren einen Rückgang der Bevölkerung (FIN 2018). Mitunter aufgrund des fehlenden Ausbildungsangebotes wandern insbesondere junge Menschen ab (Bernhard 2016, 203).

Neben der Abwanderung – als grossräumige Form der Mobilität – ist der ländliche Raum im Emmental von einer hohen alltäglichen Mobilität geprägt: Gemäss kantonalen Auswertungen bewegte sich 2015 im Schnitt jede Person im Verwaltungskreis Emmental pro Tag gut 43 Kilometer (BVE 2018). Damit ist das Emmental die Region im Kanton Bern, in der pro Tag und Person die weitesten Strecken zurückgelegt werden. Auch im Verhältnis zum Schweizer Durchschnitt mit knapp 37 Kilometern pro Tag und Person liegt das Emmental deutlich darüber (ebd.). Europaweit können ähnliche Entwicklungen der Mobilität und des Verkehrs in ländlichen Räumen beobachtet werden.

Die zunehmende Bewegung kann auf die sich verändernden sozialen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zurückgeführt werden: Einerseits auf flexibilisierte Arbeitsmärkte und andererseits auf die Befriedigung der Bedürfnisse im Konsum- oder Freizeitverhalten (Bernhard 2016, 204). Dies weist darauf hin, dass es insbesondere die Ausbreitung des kapitalistischen Systems ist, welches zu einer erhöhten alltäglichen Mobilität führt (Massey 1991). Die Gestaltung der Lebensentwürfe in ländlichen Räumen ist daher in einem hohen Massen von der Nutzung unterschiedlicher Transportmittel abhängig, um im Alltag mobil zu sein und Teilhabe an gesellschaftlichen Strukturen zu erlangen.

Abhängigkeiten und Immobilitäten

Die durch die Beziehung zwischen Mobilität, Beständigkeit und Lokalität entstehenden Abhängigkeiten sind für die Konstruktion des Alltages von jungen Erwachsenen im Emmental relevant. Grundlegende alltägliche Handlungen, wie Arbeiten oder das Pflegen sozialer Kontakte, sind an abgelegenen Wohnlagen nicht möglich ohne Mobilität. Durch die teilweise komplizierte Koordination der verschiedenen Programmpunkte an unterschiedlichen Orten erhält die Mobilität einen wichtigen Stellenwert in der Organisation des Alltages im ländlichen Raum.

Mobilität im ländlichen Raum bedeutet aber nicht nur die Überwindung von Distanzen, sondern auch, dass es aufgrund der Abhängigkeit von Mobilität zu Einschränkungen kommen kann. Stefan erzählt beispielsweise, dass er die Autoprüfung erst mit 21 Jahren machte und er dadurch im Gegensatz zu Kollegen in seinem Alter länger auf andere Personen in seinem Umfeld angewiesen war. «Ja, da [bist] du einfach mit den Jungs [...] mit. Oder oft halt auch die Mutter, wenn ich an einem Ort Hockeytraining oder so hatte. Mutter, Vater und meine damalige Freundin, die mich chauffiert haben.» (Stefan, 29 Jahre) Auch Christoph war nach einem Unfall eine Zeitlang immobil. Zu Beginn der neunten Klasse schnitt er sich beim Brennholzfräsen in den Daumen – so stark, dass der vordere Teil fast komplett abgeschnitten war. «Dann konnte ich logischerweise nicht Mofa fahren. So bin ich [...] halt entweder mit dem Vater mitgefahren, wenn es passte, oder sonst ist man halt einfach zu Fuss gegangen.» (Christoph, 34 Jahre) Durch diesen Unfall war Christoph in dieser Zeit abhängig von anderen Personen, insbesondere von seinem Vater oder benötigte für das Zurücklegen einer bestimmten Strecke viel mehr Zeit.

Das Erlangen des Fahrausweises stellt einen wichtigen Punkt in der

Mobilitätsbiografie der Teilnehmenden dar (Becker/Moser 2013, 43), da dadurch eine schnellere und unkompliziertere Überwindung von Distanz und eine selbstbestimmte Raumerschliessung möglich wird. Zudem befreit er Jugendliche von (sozialen) Abhängigkeiten, die in Form der Mitfahrt bei Dritten zuvor alltäglich waren (ebd., 45). Nadine (24 Jahre) erklärt in diesem Zusammenhang, dass sie ohne Auto auskommen könnte, aber beispielsweise ihre Eltern, die sehr abgelegen wohnen, dann nicht mehr so oft besuchen würde.

Durch das Erlangen des Autofahrausweises entstehen nebst der gewonnenen Flexibilität neue Abhängigkeiten in umgekehrter Richtung, indem junge Erwachsene Fahrdienste für Dritte übernehmen. Das hat die Konsequenz, dass ihr Alltag nicht mehr nur von eigenen Vorhaben geprägt ist, sondern auch von Mobilitätsansprüchen von Mitmenschen. Denn sowohl Kinder als auch Grosseltern sind angewiesen auf Fahrdienste, um alltäglichen Bedürfnissen nachgehen zu können, weil sie aufgrund ihres Alters noch nicht oder nicht mehr selbstständig über weite Strecken mobil sein können.

Bei Esther bedeuten diese Abhängigkeiten nicht nur, die eigenen Kinder zur Schule zu bringen, sondern sich zusätzlich am Fahrdienst der Schule zu beteiligen: «Das heisst dann auch, also wenn [...] die Kinder Turnen haben, gibt es eine WhatsApp-Runde, wer fahren kann. Und dann müssen drei Autos hin, die Kinder werden verfrachtet, verpackt und ins Dorf gefahren und dann auch wieder abgeholt.» (Esther) Oder Nadine erzählt, dass ihre Grossmutter, seit sie nicht mehr selbst Auto fahre, auf externe Hilfe angewiesen sei. Einzig ihr bekannte Strecken, um beispielsweise den Lebensmittelinkauf im Dorf zu erledigen, bewältige sie noch mit dem Auto. In diesem Zusammenhang stellt Nadine die Frage des richtigen Zeitpunkts, um den Fahrausweis abzugeben. Nadine betont: «Natürlich ist es dann so, wenn sie nicht mehr Auto fahren kann, also ja, dann muss einfach jemand da sein.»

Nebst Abhängigkeiten und Einschränkungen bringt die Beziehung zwischen Mobilität, Beständigkeit und Lokalität auch Formen der (sozialen) Immobilität mit sich: Der Zugang zu Mobilität und zu Angeboten des alltäglichen Lebens kann nicht an allen Orten gleichermaßen sichergestellt werden. In diesem Zusammenhang ist es entscheidend, wer die Möglichkeit hat, Immobilität und Beständigkeit der Mobilität vorzuziehen und sich kapitalistischen Strukturen zu entziehen (Bissell/Fuller 2011). Wird die Wahl getroffen, an einer schlecht erschlossenen Wohnlage zu leben, wird gleichzeitig auf ein breites Angebot an Dienstleistungen und ein gut ausgebautes Mobilitätsnetzwerk verzichtet. Indem junge Erwachsene eine hohe alltäg-

liche Mobilität in Kauf nehmen, damit sie nicht abwandern müssen, entscheiden sie sich bewusst, immobil – in Form des Bleibens und nicht Abwanderns – zu sein. Eine Konsequenz dieser Entscheidung sind Formen der unfreiwilligen Immobilität, wenn beispielsweise die gewünschte Ausbildung nicht absolviert werden kann. Esther beschreibt, dass Entscheidungen in ihrem Leben oft aufgrund von (Im)mobilitätsfragen getroffen werden mussten: «Mobilität ist eigentlich immer wieder ein Thema. Und führt auch zu Einschränkungen.» So besuchte sie anstatt der Sekundarschule in Langnau – was schulisch möglich gewesen wäre – die Realschule im Dorf. Denn der Weg nach Langnau, die nächste grössere Ortschaft, wäre zu lang gewesen und hätte zu viel Zeit in Anspruch genommen.

Konstruktion des Alltags im ländlichen Emmental

Dieses Beispiel verdeutlicht, dass alltägliche Mobilität Einfluss darauf hat, wie und ob Zugang und Teilhabe an gesellschaftlichen Strukturen bestehen. Durch den Wunsch der jungen Erwachsenen, in ihrer Heimatregion zu bleiben und zu leben, fordert das Bestreiten des Alltags einerseits eine hohe Mobilität und andererseits den Verzicht auf ein diverseres Ausbildungs-, Dienstleistungs- und Freizeitangebot. Die einzige Alternative wäre die Abwanderung in städtischere Gebiete (Bernhard 2016; Wochnik 2014). Denn das Angebot an Ausbildungsplätzen in ländlichen Räumen ist beschränkt: «Bei uns gibt es Mechaniker, die eine Lehre machen können, Auto, Landmaschinen, [oder] in der Bäckerei, Konditorei, Elektro – und dann ist schon fast fertig.» (Stefan) Dies bedeutet für Jugendliche während ihrer Ausbildung, entweder über lange Distanzen zu pendeln oder mindestens für eine bestimmte Zeit abzuwandern. Bei Nadine und Esther führte die Wahl ihrer Ausbildungen dazu, dass sie aus dem Emmental wegziehen mussten: «Ich bin mit fünfzehn ausgezogen – sicher, nicht ganz, zu Beginn nur mit Wochenaufenthalt, aber es war nicht anders möglich.» (Esther) Dies kann damit erklärt werden, dass das Bildungssystem dazu tendiert, auf Ziele des globalen Kapitalismus zu reagieren und Menschen von Orten zu entwurzeln (Corbett 2013). Unfreiwillig von zu Hause wegzuziehen, brachte für Esther und Nadine ein Unwohlsein mit sich. Beide konnten sich mit ihrer neuen Umgebung nicht identifizieren und fühlten sich oft fehl am Platz. Bei beiden führte es dazu, dass sie später wieder ins Emmental zogen. Nadine kam für sich zum Schluss, dass sie die alltägliche Mobilität gerne in Kauf nimmt, wenn sie im Gegenzug in ihrer Heimatregion wohnen kann: «Ich musste sagen, ich fahre lieber länger und bin dafür danach richtig zu Hause.»

Literatur

- Alpenkonvention, 2015: Demographischer Wandel in den Alpen. Alpenzustandsbericht. Alpenkonvention. Innsbruck
- Becker, Heinrich / Moser, Andrea, 2013: Jugend in ländlichen Räumen zwischen Bleiben und Abwandern – Lebenssituation und Zukunftspläne von Jugendlichen in sechs Regionen in Deutschland. Braunschweig
- Bernhard, Fritz, 2016: Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsverhalten. Analyse des Mobilitätsverhaltens und der Verkehrsinfrastrukturen in ländlichen Räumen unter dem Aspekt des regionalen, demografischen und sozialen Wandels am Beispiel der Steiermark (Lernweltforschung). In: Egger, Rudolf / Posch, Alfred (Hg.): Lebensentwürfe im ländlichen Raum. Ein prekärer Zusammenhang? Wiesbaden, 203–242
- Bissell, David / Fuller, Gillian, 2011: Stillness in a mobile world. London
- BVE, Bau-, Verkehrs- und Energiedirektion Kanton Bern, 2018: Mobilität im Kanton Bern, Auswertung des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bern
- Corbett, Michael, 2013: I'm going to make sure I'm ready before I leave. The complexity of educational and mobility decision-making in a Canadian coastal community. In: Journal of Rural Studies, Heft 32, 275–282
- Cresswell, Tim, 2006: On the move. Mobility in the modern Western world. New York
- FIN, Finanzdirektion Kanton Bern, 2018: Wohnbevölkerung der Gemeinden, Verwaltungskreise und Verwaltungsregionen am 31.12.2017. Bevölkerungsstatistik. Bern
- Massey, Doreen, 1991: A Global Sense of Place. In: Marxism Today, Heft 38, 24–29
- Schwabe, Amena, 2020: Zwischen Mobilität, Beständigkeit und Lokalität: Junge Erwachsene im Emmental. Eine qualitative Analyse der Alltagskonstruktion. Masterarbeit am Geographischen Institut der Universität Bern
- Sheller, Mimi / Urry, John, 2006: The New Mobilities Paradigm. In: Environment and Planning A. Economy and Space, Heft 38 (2), 207–226
- Wochnik, Markus, 2014: Jugendliche im ländlichen Raum – Heimatbezug und Berufswahl. In: Die berufsbildende Schule, Heft 66 (6), 215–218